

MEYLAND-SMITH 120 ÅR.

Meyland-Smith er grundlagt i 1901 af Georg Valdemar Andreas Meyland-Smith, der efter endt uddannelse som smed et par år forinden, havde forladt sin fødeby Fraugde på Fyn for at prøve lykken i hovedstaden. Efter at have arbejdet et par år med datidens mest moderne transportmiddel Cyklen bl.a. hos Hamlet og aftjening af værnepligt ønskede G V A Meyland-Smith at starte egen virksomhed.

Efter et besøg hjemme fik han et lån på 650 Kr. (en halv årsløn) hos gårdejer Andersen og fandt egnede lokaler i Classensgade nr. 41 på Østerbro i København, der blev indkøbt de mest nødvendige værktøjer og maskiner og så var man i gang.

V.A. Meyland-Smith var et fremsynet menneske, og allerede i efteråret 1901 indmeldte han sig som medlem nr. 105 i Københavns Cykelhandlerforening, og var igennem alle årene et meget aktivt og skattet medlem.

De første mange år blev der produceret mange former for cykler og cykeltilbehør. Efterhånden blev produkterne mere målrettet mod hospitalsudstyr og reparation af udstyr til de gamles hjem.



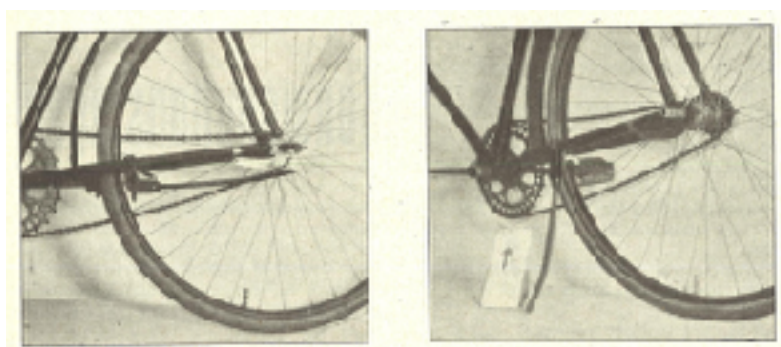
Læsesæde



Rullestol med 4 stæbe
Hjul og 3 afhængige
stæbe Hjul

Lokalerne i Classensgade nr. 41 var efterhånden for trange og i 1903 da nr. 45 blev ledig flyttede virksomheden.

Fremsynethed og teknisk har Meyland-Smith altid været med og februar 1910 kunne de præsentere en ny opfundet støtteben med lås



og senere i maj 1910 har de adskillige sidevogne klar til salg, produktionen af sidevogne fulgte dem helt op til anden verdenskrig hvor der kom nye modeller.

I årene op til anden verdenskrig blev produktionen mere seriepræget og der blev anskaffet flere værktøjsmaskiner så produktionen kunne blive mere effektiv. I krigsårene fra 1940 til 45 blev der mangel på materialer og opfindsomheden blev stor for at kunne tilfredsstille brugernes ønsker og behov.

I 1940 blev Valdemars søn Henry Meyland-Smith (født 18 april 1909) ansat og da faderen døde i 1951 overtog Henry Meyland-Smith ledelsen og fremover blev der skabt mange nye produkter, som vi her vil lade ham fortælle om i sin nedskrevne historie som museet modtog i **december 1994**.



Når man tænker på en cykel, er det altid den almindelige tohjulede, men egentlig er det kun den eenhulede der er en cykel. Cykel betyder nemlig ring eller hjul, så den almindelige cykel må være en bicycle.

Dette har ikke megen værdi i det praktiske liv, for jeg kom til at tænke på, at jeg har arbejdet med de fleste former for cykler i mere end 50 år og så er en cycle en cykel (sykel). De kan inddeles i grupper efter antallet af hjul.

Ethjulet har ingen praktisk betydning. De er for artister og lignende, selv om nogle af vore kunder kørte til bageren eller efter æg søndag morgen. De høje med kædetræk blev vist ikke

brugt til den slags, selv om der er nogle der påstår, de høje er lettere at køre på når man altså er kommet derop. Hvordan mon man styrer den ethjulede, hvor man sidder inde i et stort hjul? Den tohjulede eller bicyklen er vel den type, der har flest varianter. De er lavet af træ, støbejern, aluminium, titan, glasfiber og tynde eller tykke rør, men alligevel efter samme princip, hvad enten hjulene er små eller store eller begge dele. Engang i 20'erne oplevede jeg på Ordrupbanen en konkurrence mellem en almindelig banecykel og en fransk sofacykel. Som sædvanlig startede de en halv banelængde fra hindanden, forfølgelsesløb, og den normale cykel var lige ved at nå sofacyklen i starten. Denne havde ualmindeligt højt gear (over 100), men meget hurtigt begyndte den at tage fart og endte med at køre forbi banecyklen. Sofacyklen var virkelig en sofa, cyklisten lå vandret og havde nakkestøtte og skulderbøjler, så hele kroppens energi kunne udnyttes.

Tandem er også tohjulet ligesom alle de andre med 3 – 4 – 5 o.s.v. personer. Den behageligste, ikke hurtigste jeg har kørt var en Brennerburg, der var så gammel at den havde blokkæder. Den var forsynet med dobbeltstyring, i lighed med LONG JOHN og havde damen foran. Den er den eneste tandem, hvor jeg ikke har haft besvær med nybegyndere, kontakten gennem styringen var forbløffende god, men det hjalp nok også, at jeg normalt var den tungeste og derfor kunne beherske balancen. Det var i slutningen af 20'erne, hvor jeg vejede 82 kilo. Da vi i 60'erne fik til opgave at lave en tandem til en voksen og et handicappet barn kom jeg i tanke om denne gamle tandem. Hvis man anbragte barnet bagerst, havde barnet snart fået nok af at studere den store bagdel foran og være uinteresseret i at køre, at anbringe barnet forrest viste sig at være en rigtig ide. Barnet ville med hver gang der skulle købes ind og moderen blev også glad, hun tabte flere overflødige kilo. I dag eksporterer vi disse tandem.

Den længste cykel vi har lavet var til 4. Den er nu havnet hos Ole, Københavns Cykelbørs, men kommer forhåbentlig på museum. Der må jo nu kun være 3 personer på en cykel i Danmark.

På et eller andet museum så jeg viceadmiral Vedel's cykel, som min far havde til vinteropbevaring i flere år, sammen med andre fine cykler med træskærme, træfælge og Christy sadler, de blev behandlet meget omhyggeligt, for hvordan skulle man reparere dem, hvis der skete noget, det er ikke alt Smeden kan klare. En dag kom Kgl. skuespiller Ottesen og klagede over knirken på cyklen. Alt blev undersøgt, sadelfjedrene smurt osv. intet resultat. Nogle dage efter kam han igen, men denne gang med et stort smil. Han havde lånt en cykel og den knirkede også, det var hans knæ opdagede han, og det måtte han selv klare.

I begyndelsen af dette århundrede var "New Departure" næsten alene på markedet for frihjulsnav med bremse. Det skyldes et patent, der vist nok udløb omkring 1920. På udløbsdatoen kom en række nav på markedet, de havde alle forberedt sig på den dag, og i løbet af få år havde "New Departure" mistet markedet i Europa. Min far brugte navhylstret fra dette nav til det faste nav på trehjulede køretøjer, da det havde en god konus til griberen og 3 noter til bremselamellerne, hvilket gjorde det let at anbringe på en aksel. Når grossisten ikke havde navhylstre på lager, købte min far komplette nav og tog indmaden ud. Engang i halvtredserne kom en anden generationskunde med en cykel han havde købt i Amerika, den havde New Departure frinav og den huggede i bremsen. Obduktionen viste at alle bremselameller var af jern, og da der næsten aldrig blev smidt noget væk, kunne vi tage et sæt lameller fra rodekassen, hver anden af disse var nemlig af bronze og derfor huggede det nav ikke efter operationen.

Når jeg tænker på at samle, kan jeg huske hvor glade vi under krigen var for vore kasser med kædestumper. Vi havde to tekasser ca. 60 x 60 x 60, de kunne dårligt flyttes, og derfra samlede vi mange kæder (da det på det tidspunkt var umuligt at skaffe kæder). Når vi nu taler om at gemme, kunne jeg tænke mig at spørge efter det digre værk som Teknologisk Institut udarbejdede i anledning af sagen mod

"Importøren" ? Der blev indsendt en cykel fra Importøren og en tilfældigt udvalgt cykel fra et medlem af CF. Der var ikke meget tilbage, da undersøgelsen var slut, alt var taget fra hindanden eller skåret fra hindanden, knækket, målt og beregnet, kuglerne i lejerne talt. Dette dokument burde være på cykelmuseum.

Det var et spørgsmål om kvalitet og fik mig til at tænke på kæder. vi havde mange budcentraler blandt vore kunder, og enkelte af budene var meget voldsomme. Hvis vi monterede en tysk eller østrigsk kæde, var den sprunget efter få hundrede meters kørsel, men en Coventry, Appelbye eller CEJ kæde kunne holde. Et ekstra bevis fik vi, da vi på grund af mangel på knallertkæder monterede en Coventry ½ x 3/16" kæde på en trehjulet invalideknallert. Den holdt bedre end de tilsyneladende svære knallertkæder.

Er en cykel med sidevogn en tricykel ? Det kan den måske kaldes, hvis forbindelsen er stiv, men det er en dårlig ide, det er bedre med fleksibilitet. de sidevogne min far lavede i 1909 var fleksible, med kurveflettede stole til børn og drejelige så barnet kunne få ryggen mod vinden i modvind. Senere blev de udviklet til torpedofacon af jern og med vindskærm og kaleche og til to børn. Der var godt salg i dem, da det på grund af den store trafik, var forbudt at have et barn med på cyklen, senere da trafikken blev rigtig tæt, blev det tilladt.

Her fortæller Henry om en episode under 2 verdenskrig.

Engang under besættelsen fik næsten alle cykelhandlere en ubehagelig overraskelse. Den tyske værnemagt gjorde forsøg på at rippe forretningerne for varer, men operationen blev ingen succes, som efterfølgende vil vise.

Den omtalte dag kom en patrulje med en officer og 5-6 menige og invaderer forretningen. En mand blev sat til at passe på telefonen, hvorfor ved jeg ikke, for han forstod ikke dansk og der var sikkert ingen der ville stjæle den. I mange forretninger blev røret taget af, således at den var ubrugelig udefra, men det gjorde de heldigvis ikke hos os. Så begyndte vi at forhandle. De ville have cykler og diverse dele, og vi påstod at vore dele var til invalidekøretøjer. Officeren påstod at de skulle have alt til cykler og færdige cykler, og han tilbød, at jeg kunne ringe og få det bekræftet, men det afslog jeg med den begrundelse, at det var jo derfra, at han havde fået forkert besked. Medens vi forhandlede om fordelingen mellem cykler og invalidekøretøjer og de fandt varerne frem, gik jeg over gården til værkstedet, og blev tilråbt af en dame fra porten. Det var en af vore cyklekunder og hun fortalte, at der gik rygter om at de også tog indleverede cykler. Det kunne jeg berolige hende med ikke var tilfældet, men fortalte i øvrig hvad der foregik. Kort tid efter ringede telefonen og damens mand (Wasard) udspurgte mig om forløbet, og opfordrede mig til at protestere, for de måtte kun tage nye cykler. Det fortalte jeg, at vi havde gjort, men der var jo trods alt 6 bevæbnede mænd. Nu var der samlet en bunke sammen til krigsbrug, og vi havde fordelt resten så skjult som muligt af hensyn til en evt. inspektion, der kunne afsløre officerens uduelighed, hvorefter de drog af med rovet.

*Næste morgen ankom en meget rasende og forvirret officer og hele hans bande med alle varerne, der manglede et par dæk, hvad der kostede de menige en længere skideballe. Hvorfor denne ændring ? Efter min samtale med Wasard, vor senere ambassadør i Norge, kontaktede han sin tyske kollega i det dansk-tyske handels et eller andet, og de started så en protest til Berlin over indgreb i handelsaftalerne mellem de to lande, idet de påberåbte at deres arbejde var unødigt, når reglerne ikke blev fulgt og samarbejdet umuliggjort. Så lidt skal der sommetider til, for at ændre tingede. **H.M-S.***



Under 2. Verdenskrig kom der igen gang i sidevognene, men nu blev det med trækarosseri, og selvfølgelig med vindskærm og kaleche. Desuden blev der også fremstillet sidevogne til voksne med sæder af træ eller kurveflet.

Der blev ikke fremstillet mange sidevogne til varetransport, alt foregik på transporttricyklen med en last op til 300 kilo. Senere fandt nogle kloge hoveder ud af, at man **kun** kunne træde en cykel med en last på 150 kilo. Under krigen lavede vi firhjulede, tomandsbetjente køretøjer, der fragtede 500 kilo eller mere. De blev solgt til budcentraler og møbelfirmaer.

Tricyklen er næsten ligeså gammel som cyklen, og jeg hørte at englænderne har klubber for trehjulede, da vi i 80erne reparerede en tricykel for en englænder, der havde kørt rundt i det meste af Skandinavien, han foretrak en trehjulet fordi der var bedre plads til bagagen, og fordi den var lettere at styre i lav fart.

De første tricykler min far lavede, havde kun træk på det ene baghjul, og de var enten med fastnav eller med friløb, samt bremse på forhjulet, kæden blev strammet med en excentrisk krankboks, på samme måde som de fleste tandemmer. Stellet lignede en sofacykel med lav sadelhøjde og langt styr.

Jeg havde spekuleret over hvordan man kunne få anbragt et frihjulsnav eller gearnav, men fik først idéen, da jeg så på en skærsliber med remtræk fra baghjulet til slibestenen. Et gearhjul anbragt på navet og en kæde til bagakslen, med ophæng af navet i en svingarm med kædestrammer overflødiggjordes den excentriske krankboks, så det blev faktisk en besparelse. Det blev endnu lettere at få frihjulsnavet anbragt, da vi fandt på at sætte en bagaksel på et almindeligt cykelstel. Det brugte vi senere til at lave Velo Solex knallerten om til et trehjulskøretøj. Så manglede vi differentialen, Holger Bruun havde brugt et fransk fabrikat, men fabrikationen ophørte under krigen, og først for et par år siden lykkede det at finde et italiensk produkt.

Det er i øvrigt interessant, at tricyklen blev et godt hjælpemiddel for spastikere. Det var et forældrepar der viste vejen, for dengang var der ikke meget at hente hos det offentlige. Vi lavede efterhånden som barnet voksede, flere tricykler til hende, og en skønne dag ringede moderen til mig og fortalte, at barnet selv var gået ud og hente cyklen. Det var en stor dag, og det åbnede øjnene hos fysioterapeuterne, som derefter kom med på vognen, og gjorde det lettere at få hjælp. Det var faktisk begyndelsen til at mange invalider senere har fået invalidebiler, da det blev bevist at de kunne klare sig i trafikken. –Først tricyklen, så den trehjulede knallert og endelig bilen.

De første bilejere havde problemer med Bowden-kablerne, som blev brugt til gas og kobling, og de kom derfor til os for at få hjælp. Det var vi jo vant til, og vi udskiftede kablerne, men vi lagde dem som de skulle og ikke som elektriske ledninger som automekanikeren havde gjort. Så bad vi dem køre til leverandøren og vise resultatet – og så kunne de overtage jobbet. På folkemuseet i Hillerød var der for nylig en udmærket cykeludstilling, og blandt de udstillede cykler også en SCO sammenklappelig med vort mærke. Det var først et par dage efter åbningen, som jeg var til, at jeg kom i tanke om, at vi aldrig havde solgt en sådan solo. Alle dem vi solgte, havde aftagelige støttehjul, således at den kunne tages med i bilen. Dette holdt imidlertid hurtigt op, da myndighederne ikke ville holde familien med cykler. Også den gang var der gang i cykeltyverierne, og det viste sig hver gang, at støttehjulene stod hjemme i garagen. Cykler med støttehjul blev ikke stjålet. Da jeg igen besøgte museet, fandt jeg også mærkerne fra bespændingen til støttehjulene. Desværre havde de ikke noget på fabrikken jeg kunne sætte på den. Det var ellers kun en rørbøjning som hårnål med vinkelbøjede ben med 8" luftringe.

Der har været mange problemer og mange gode oplevelser med berøring til mange mennesker, så jeg har mange gode minder at se tilbage på.

Henry Meyland-Smith Hillerød 1 december 1994.

Ændringerne af social lovgivning som bevirkede at alle kunne få hjælp betød en stærkt forøget efterspørgsel efter hjælpemidler i Danmark, men også lidt i Sverige og Finland.

I 1971 blev Allan Nissen (vores nuværende forhandler i Canada) ansat og overtog virksomheden, og sammen med prof. Plum og ønsker fra Karens Minde institution i Valby blev grundlaget for de nuværende gangvogne grundlagt.

Allan Nissen fokuserede på udviklingen af gangvogne og lokalerne i Classens gade blev for små. Virksomheden flyttede i en kort periode til Søborg, hvor den lå i ca. 3 år inden den blev flyttet til Tårs i Nordjylland. Grunden til valget af Tårs skyldes flere omstændigheder, som at Allan Nissen havde familie i området, og at der på det tidspunkt var en aktiv egnsudvikling i området, med mulighed for offentlig tilskud. Allan Nissen solgte en del af virksomheden til Hans Brøndum og resten i 1986 da han rejste til Canada. Hans Brøndum døde i 2005 og efterfølgende har virksomheden været delvis ejet af efterkommere

samt medarbejdere indtil Meyland-Smith i sommeren 2011 blev købt af Palle Lind Jensen og Jan Sahlertz. I 2014 flyttede Meyland-Smith til sine nuværende lokaler på Mads Clausens vej 1 i Hjørring. Virksomheden består i dag af en effektiv produktionsafdeling og administration, der sørger for den daglige drift og videre udvikling. Der er investeret i moderne produktionsanlæg så kvalitet og effektivitet bliver optimeret, og vi står godt rustet til at hjælpe brugere over hele verden med at få en bedre hverdag.

Peder Johansen DCKM.

Kilder.

DCKM arkiv, Henry Meyland-Smiths egne erindringer, og Meyland-Smiths hjemmeside.

Nuværende adresse: Meyland-Smith A/S Mads Clausens Vej 1 9800 Hjørring 98961985 info@meyland-smith.dk